Avv. MICHELE PALATINI

IL PROLUNGAMENTO

DELLA FERROVIA

TREVISO – BELLUNO

FINO A

PERAROLO

TREVISO
TIPOGRAFIA LUIGI ZOPPELLI
1886

Avv. MICHELE PALATINI

IL PROLUNGAMENTO

DELLA FERROVIA

TREVISO – BELLUNO

FINO A

PERAROLO

TREVISO
TIPOGRAFIA LUIGI ZOPPELLI
1886

L'amore grandissimo che mi lega ai miei monti mi spinge a spezzare un' ultima lancia a sostegno del prolungamento della ferrovia da Treviso-Belluno fino a Perarolo. Dico ultima lancia perchè non dubito punto della costituzione del consorzio.

Della ferrovia si è tanto parlato e scritto che ognuno deve essere oggimai profondamente convinto della grande utilità che essa ci apporterebbe.

Ma ogni novità per buona che sia ha i suoi avversari, così ne ha la ferrovia e così io sento il bisogno di scrivere qualche cosa non solo per la speranza di convincerli ma anche per il desiderio di combatterli.

Datemi un carrettiere e costui avverserà la ferrovia perchè l'opera dei suoi cavalli diventerà inutile, datemi un oste o locandiere di Longarone od Ospitale e costui la avverserà perchè gli parrà di veder diminuito il numero dei suoi avventori, e così via, ma datemi la massa della popolazione e questa la acclamerà perchè alla stragrande maggioranza di essa la ferrovia porterà vantaggi smisurati ed essa lo vede e lo sente. Vi fu perfino chi disse che se il governo vuole la ferrovia se la faccia, ma non capiscono costoro che siamo noi che la vogliamo, noi che la dobbiamo volere.

È già corso un anno dacchè si lavora per la costituzione del consorzio. Nel Settembre del 1885 venne in Cadore il Generale Ricci, uno dei deputati al parlamento pel collegio di Belluno, uomo pratico e quassù stimatissimo, dal quale ognuno aspettava il verbo e il verbo fu dal Generale pronunciato, non havvi pel Cadore altra speranza che il prolungamento della ferrovia da Belluno a Perarolo.

Fino a quei giorni in Cadore si pensava quasi da tutti alla ferrovia Vittorio-Toblach, ma fatta questa prima breccia io pubblicai nel n. 17 serie 2ª del 5 ottobre dell' Ufficio d'Affari uno studio nel quale riassunsi quanto sapevo intorno alla ferrovia e quanto si era detto in pro e contro dell' una e dell' altra linea. *(Pubblico ora nuovamente quello scritto poichè credo che quello e questo si completino a vicenda.)* Nel mese di Ottobre il Sindaco di Pieve invitò tutti i suoi colleghi dei comuni interessati ad una adunanza che fu tenuta nel dì 8 Novembre. Lascio ora la parola al detto sig. Sindaco perchè egli dica quanto in quel giorno e successivamente si è fatto. Ecco ciò che egli pubblicava nell' *Alpigiano* del 27 Luglio 1886 N. 92:

li 23 Luglio 1886

Il Comune di Pieve di Cadore nella riunione che ebbe luogo in Pieve li 8 Novembre 1885, veniva incaricato dalla maggioranza dei Comuni interessati di dar corso alle pratiche occorrenti per la concessione della ferrovia Belluno-Perarolo. Cercò esso in prima di ottenere la volontaria costituzione del Consorzio, ma essendo fallito questo tentativo, si provvide per la costituzione obbligatoria del Consorzio stesso a termini di legge. Si ufficiò pertanto l' on. Deputazione Provinciale in data 26 di detto mese per la consegna del progetto tecnico dell' Ing. Tatti, allora esistente presso il Ministero dei Lavori Pubblici, ma per frapposti indugi da parte del Ministero, il progetto non pervenne al Comune che il giorno 25 Dicembre 1885.

Si potè così dare principio allo studio per la compilazione del progetto di riparto della prevista spesa e per l'appronto di quanto è richiesto dalle leggi 20 Marzo 1865 e 5 Giugno 1881, e colla data delli 20 Febbraio 1886 fu potuto spedire il completo incartamento all'on. Deputazione Provinciale pel voto dei Consigli Comunali. Non avendo però le adesioni dei Comuni raggiunto il limite voluto dal § 2 dell'Art. 7 della suddetta legge del Giugno 1881, l'on. Deputazione con suo giudicato pervenuto a quest'ufficio il 30 Maggio u. s. rimandò l'elaborato con alcune proposte di emendamenti. In data 12 Giugno p. p. si replicò per ottenere alcune delucidazioni in merito alle suaccennate proposte, ed essendo esse state favorite con nota 5 Luglio andante, con successiva delli 8 si pregò l'on. Deputazione perchè volesse affidare il nuovo riparto all'ufficio Tecnico Provinciale. Ma la moltiplicità degli affari non permise a quell'ufficio di assumere tale incarico, e pregato li 15 volgente l'Ill.mo sig. Prefetto per un simile invito al R. ufficio del Genio Civile, anche questo si trovò nell'impossibilità di assecondare il desiderio del Comune. In allora la Giunta sempre nell'intendimento di schivare ogni più piccola ulteriore eccezione, trovò opportuno di demandare l'esecuzione del nuovo riparto a persona tecnica di sua piena fiducia, ciò che essa ha fatto con nota odierna. In tale lavoro sarà fatto tesoro degli emendamenti suggeriti dall'on. Deputazione, e non appena sarà ultimata l'operazione di cui è parola, ciò che si ritiene avverrà in un tempo relativamente brevissimo, il Comune si farà dovere di presentare il nuovo prospetto di riparto all'Autorità Tutoria, per l'approvazione dei Comuni e pel conseguente suo Decreto.

Nel frattempo poi e sino dai primi del Marzo 1886, il Comune di Pieve rivolse formale domanda al Ministero dei Lavori Pubblici per la prenotazione della linea di che trattasi, e l'on. Deputazione e l'Ill.mo signor Prefetto gentilmente favorirono di tutto il loro appoggio la giustissima domanda. Da

persone autorevolissime s'ebbero lusinghiere promesse, e dal ripetuto Ministero s'ebbe l'assicurazione che l'istanza di Pieve verrà sottoposta all'esame della Commissione Reale all'uopo istituita. E ultimamente l'on. Deputato cav. avv. Luigi Rizzardi nel suo ritorno da Roma ebbe ad assicurarne dell'ottima disposizione del Ministero per la nostra causa, e del nessun danno che ne può derivare seppure avrà a verificarsi ancora un qualche ritardo nella regolare costituzione del Consorzio.

Questo è lo stato delle pratiche per la ferrovia Belluno-Perarolo, e questo si porta a conoscenza degl'interessati per un dovuto riguardo, non senza dichiarare che come pel passato, il Comune di Pieve si presterà sempre con la maggior premura per questo affare importantissimo.

Il Comune di Pieve adunque non dormì nè perdette tempo, ma con instancabile solerzia si adoperò a tutta possa perchè le aspirazioni del paese potessero dirsi sollecitamente un fatto compiuto.

La persona tecnica incaricata del nuovo riparto fu l'Ing. Luigi Pez di Belluno, il quale di recente presentò il suo lavoro che sarà in breve sottoposto all'approvazione dei consigli comunali in ciascun comune intesessato.

Il sig. Ing. corredò il nuovo riparto di una estesa e lucida relazione, che sarà pure trasmessa ai comuni, nullameno io reputo opportuno fare alcune osservazioni non a completamento di quella relazione, ma in suffragio della costruzione della linea posta in rapporto coi vantaggi che la ferrovia apporterà alla popolazione e colle condizioni economiche dei comuni.

Una prima differenza che si riscontra tra il riparto allestito dal comune di Pieve ed il nuovo è che in questo furono compresi anche i comuni di Pieve d'Alpago, Farra d'Alpago,

Chies d'Alpago, Puos d'Alpago e Tambre che non figuravano nel primo. È questa una misura di giustizia poichè anche quei comuni, quantunque in minore proporzione degli altri, si gioveranno della ferrovia. È vero che quei comuni sono relativamente più vicini degli altri alla stazione di Vittorio poichè i loro abitanti dovranno sempre toccare la Secca anche per giungere a Ponte nelle Alpi, ma è anche vero che la Secca è distante da Vittorio oltre venti chilometri e da Ponte nelle Alpi solamente sette e quindi anche per essi vi sarà il tornaconto di accorrere a quest' ultima stazione.

Non fu nel riparto compreso il comune di Belluno ed anche questa misura io reputo giusta. Lasciando a parte l' idea che dal prolungamento della linea Belluno possa risentire un danno, il che non avverrà, poichè il mercato di Belluno conserverà sempre l' attuale valore grande o piccolo che sia, è certo però che Belluno non ha bisogno di quel prolungamento e che non ne otterrà se non piccolissimi ed incalcolabili vantaggi. Gli interessi della nostra provincia sono tali che ciascun comune è spinto al mezzoggiorno e non ha bisogni o pochissimi per risalire al settentrione.

Anzitutto l' Ing. Pez ha fatto dei comuni concorrenti nella spesa quattro gruppi. Il primo gruppo è composto dai comuni del distretto di Pieve, ad eccezione del comune di Selva, che avendo la sua strada naturale sul versante Agordino non fu giustamente compreso, il secondo gruppo dai comuni del distretto di Auronzo, il terzo dai comuni del distretto di Longarone ed il quarto da quelli del distretto di Belluno più sopra nominati con Ponte nelle Alpi. La spesa è quindi ripartita per ciascun gruppo o distretto ed in questa ripartizione sono tenuti a calcolo vari fattori, i quali fanno aumentare o diminuire l'aliquota di carico. Sono fattori di aumento per ciascun distretto la popolazione, la ricchezza e la quantità di strada utile, è fattore di diminuzione la distanza media fra i Comuni di ciascun distretto dalla stazione ferroviaria più vicina. Questo ul-

timo criterio doveva essere tenuto a calcolo, poichè riesce evidente ed intuitivo che quanto più un paese è distante dalla ferrovia tanto minore è il vantaggio che esso ne ha, però sarebbe stato troppo rude attribuire a quel criterio l' importanza che gli era stata attribuita nel piano preparato dal comune di Pieve. In questo piano la aliquota di carico era determinata in ragione diretta dell' estimo e della popolazione ed inversa della distanza, per cui supposto che due comuni avessero lo stesso estimo e la stessa popolazione l' aliquota del più vicino sarebbe stata doppia o tripla di quella del più lontano, se la distanza di questo dalla stazione fosse stata doppia o tripla di quella del più vicino, mentre è evidente che i vantaggi di questo non sarebbero stati doppi o tripli di quelli del comune più lontano.

Ora la proporzione è diversa e certamente più equa. Così supposta l' eguaglianza dei due distretti di Pieve ed Auronzo per popolazione e ricchezza, mentre secondo il primo piano l' aliquota per Pieve sarebbe stata di 693 millesimi e quella per Auronzo di 306, nel piano nuovo fatta la predetta supposizione l' aliquota per Pieve sarebbe di 612 e quella per Auronzo di 387, vale dire il rapporto anzichè da 1 a 2.24 sarebbe da 1 ad 1.58.

Anzichè poi tenere a calcolo la distanza di ciascun comune dalla stazione più vicina fu tenuta a calcolo la distanza media fra i comuni di ciascun distretto ed anche questo è giusto, poichè se è vero che l' utilità diminuisce coll' aumento della distanza, non è però vero che tale diminuzione vada misurata chilometricamente in modo assoluto, ma diminuisce nelle stesse proporzioni per quel gruppo di comuni che si trovano nelle stesse condizioni commerciali e topografiche.

Fissata la aliquota per ciascun distretto l' Ingegnere è passato a fissare la aliquota per ciascun comune e siccome della quantità di strada utile e della distanza dalla stazione più vicina si era già tenuto calcolo non restava che da ripartire la spesa

in proporzione della ricchezza e della popolazione, il che venne eseguito in base ai dati di fatto offerti dai municipii, dagli uffici di registro e dalle agenzie delle imposte. Il riparto nel suo complesso è fatto coi criteri approvati dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con decisione del 30 Giugno 1875 e dal Consiglio di Stato con decisione dell' 8 Marzo 1882 e risponde a tutte le esigenze della giustizia e dell' equità.

Nel nuovo riparto in confronto del precedente è un poco aumentata l' aliquota pel distretto di Auronzo, ma questo fatto trova la sua giustificazione in quanto dissi più sopra sul valore da attribuirsi al criterio della distanza dalla stazione più vicina ed anche nelle condizioni del distretto stesso il quale, essendo meno agricolo e più boscoso degli altri, userà della ferrovia in maggiori proporzioni. — In una recente adunanza per certi affari del Consorzio Priula nella Provincia di Treviso, un negoziante di legnami ebbe a dire che l'apertura della linea Treviso-Belluno diminuirà la fluitazione delle zattere sul Piave, il che dimostra all' evidenza che anche pei legnami è preferibile il trasporto in ferrovia a quello per acqua.

Ciò che si doveva essenzialmente determinare nel piano di riparto era l'aliquota per ciascun comune, ma fu fatto di più, fu anche determinata la spesa acciocchè i consigli possano vedere a colpo d' occhio il peso che vanno ad assumere gli enti da essi amministrati. Ma che dico peso! Rammentisi sempre che il peso non è che apparente. Si suppose che la linea da Belluno a Perarolo debba costare L. 9.618.902,67. ossia L. 2.404.725,67 in più di quanto fu preventivato dall' Ing. Tatti, il quale fa salire la spesa a sole L. 7.214.177,00 e così fu anche risposto preventivamente all'obbietto che molti presentano, raffigurandolo nel pauroso spettro delle addizionali.

Delle L. 9.618.902.67 il consorzio dei comuni interessati in base ai combinati articoli 11 della legge 29 Luglio 1879 N. 5002 serie 2ª e 18 della legge 27 Aprile 1885 N. 3048 serie 3ª ne dovrebbe pagare 551.996,59 somma a dir vero ben

meschina al solo pensare che deve esser pagata da una popolazione di oltre 70 mila abitanti con un carico medio per ogni persona di sole L. 7,88, da una popolazione divisa in 32 comuni, i quali hanno una superficie produttiva di pertiche 1.088.314,86 colla rendita censuaria di L. 424.934,93, un reddito imponibile sui fabbricati di L. 195.372,83 ed un reddito imponibile per la tassa di ricchezza mobile di L. 554.188,48.

Fermiamo adunque bene l' idea che nelle L. 551.996,59 è già compreso un aumento presunto, che sono cioè già calcolate le addizionali ed affrettiamoci ad aggiungere che tale somma sarà diminuita pel concorso della Provincia. — Su questo concorso noi possiamo fare assegnamento e Viva Dio chi disse che il prolungamento della ferrovia da Belluno a Perarolo sarebbe un provvedimento di equità e giustizia non potrà negare il suo voto senza smentire se stesso. — Anche noi abbiamo concorso alla costruzione della ferrovia Treviso-Belluno nelle stesse proporzioni di Feltre-Belluno e con minori vantaggi. Questo aggravio ci deve essere compensato. Il Consiglio Provinciale non potrà respingere la nostra domanda senza mancare alle esigenze del decoro, della convenienza, della fede data. Anche il Consiglio Provinciale dovrà pensare che Cadore e Belluno, sopiti i vecchi rancori, saranno spinti dalla moderna civiltà a stringersi fraternamente la mano.

Delle L. 551.996,59, sarebbero pagate dal gruppo dei comuni del distretto di Belluno L. 44.457,81, dal distetto di Longarone L. 116.123,52, dal distretto di Auronzo L. 177.665,62, da quello di Pieve L. 213.749,64, insieme da questi due ultimi L. 391.415.26.

Il solo comune che si trova in discrete condizioni agricole rispetto alla generalità è quello di Ponte nelle Alpi, ma anch' esso ha bisogno di importare molte merci; d' altra parte la quota che gli si domanda è molto piccola e perciò potrà concorrere nella spesa senza risentire alcun aggravio.

Lascio ora da parte di misurare i vantaggi che apporterà

la ferrovia ai comuni d'Alpago per la ragione che non possedo sui loro bisogni alcun dato statistico. Anche per essi la spesa sarà molto piccola e verrà ad esuberanza compensata dai vantaggi, per quanto piccoli questi possano essere.

I distretti di Longarone e del Cadore hanno tutto da importare e tutto da esportare, importazione di grani, generi coloniali, vino, liquori, frutta, carni salate, metalli gregi e lavorati, vetri, stoviglie, cuoi, saponi ecc. ecc., esportazione di legname, latticini, animali, pietre, gessi ecc. ecc.

Ma io voglio lasciare da parte i vantaggi sui trasporti in genere e gli altri vantaggi tutti dipendenti dalla più facile comunicazione, come il risparmio di spesa nei viaggi, la vita maggiore per ogni commercio, l'aumento di prezzo pei boschi e per gli animali, l'attuazione di qualche industria e mi limito a dimostrare che il vantaggio da ottenersi col trasporto del mais basterà a pagare il quoto di spesa, per cui la nostra ferrovia potrà dirsi, passatemi la frase, la ferrovia pagata colla polenta.

Rilevo da un lavoro statistico pubblicato dall' Ing. Osvaldo Palatini nel 1879 che i distretti di Longarone, Pieve ed Auronzo importano annualmente 52.250 quintali di mais, di questi in proporzione di popolazione 12.188 vengono importati nel Longaronese e 40.062 nel Cadore. Longarone dopo l'apertura della linea Treviso-Belluno per trasportare i suoi 12.188 quintali da Belluno, in ragione di centesimi settantacinque al quintale, spenderà l'annua somma di L. 9.139,61 e questa somma dopo il prolungamento della ferrovia la risparmierà tutta, poichè la spesa per il trasporto del mais da Treviso a Belluno o da Treviso a Longarone è eguale, essendo di L. 6.633 per ogni tonellata da 50 a 100 chilometri ed essendo appunto questa ultima la distanza da Treviso a Longarone. Ora il quoto di spesa per il distretto di Longarone è di L. 116.123,52, la qual somma può essere ammortizzata in cinquant'anni al 5.50 p. 0[0 ossia col pagamento annuo di L. 6.386,79. Perciò Longarone,

a parte tutti gli altri vantaggi sopra enumerati, pagherà la ferrovia, senza accorgersi, in cinquant' anni col solo risparmio nel trasporto del mais e risparmiando in più l' annua somma di L. 2.752.82. E se Longarone vorrà per qualche tempo rinunziare a questo ultimo profitto estinguerà senza aggravio di sorta il suo debito in venti anni ossia col pagamento annuo di L. 8.722.08 che rappresentano l' 8.20 p. o[o sulle predette L. 116 mila e frazioni.

Il Cadore per trasportare i suoi 40.062 quintali da Belluno a Perarolo spenderà, in ragione di L. 1.50 per quintale, l'annua somma di L. 60.088,85 e per trasportarli dopo il prolungamento della ferrovia spenderà solamente L. 4.286,33 poichè non avrà da pagare che la eccedenza sopra i cento chilometri ossia chilometri sedici in ragione di L. 0.0612 per tonellata e per chilometro e perciò risparmierà l' annua somma di L. 55.802,51. Il quoto di spesa per i due distretti cadorini è di complessive L. 391.415,26 la qual somma può essere ammortizzata in cinquant' anni al tasso sopra enunciato col pagamento annuo di L. 21.527.83. Perciò il Cadore, a parte tutti gli altri vantaggi sopra enumerati, pagherà la ferrovia in cinquant' anni col risparmio nel trasporto del mais e risparmiando in più l' annua somma di L. 34.214,68 e rinunziando per qualche tempo a questo ultimo vantaggio estinguerà senza peso il suo debito in meno che dieci anni poichè un mutuo si ammortizza in 10 anni col pagamento del 10 p. o[o annuo per capitale ed interessi. Si vuole di più? L' eloquenza di queste cifre non ammette replica, il calcolo reggerebbe anche se nel lavoro statistico dell' Ingegnere Palatini vi fosse l'errore della metà in più, reggerebbe anche se per una strana e temeraria supposizione la ferrovia dovesse costare venti milioni, esso regge perfino pel comune di Pieve, il quale in rapporto alla popolazione è il più aggravato. Questo comune infatti risparmierebbe nel trasporto del mais l' annua somma di L. 4.954,27 eguale a quella di L. 4.963.83 colla quale estinguerebbe in cinquanta anni il suo

debito di L. 90.251.55 Questo dimostra a luce meridiana che i vantaggi per gli altri comuni sarebbero enormi.

Ho compresi nel calcolo pel Cadore anche i due comuni di Zoppè ed Ospitale, quantunque il primo accederà alla stazione di Longarone ed il secondo avrà una stazione propria, perchè la loro piccolezza da una parte e la larghezza del calcolo dall'altra mi permettevano di farlo.

Il calcolo sopra esposto è prova evidente che la spesa potrebbe essere pagata senza alcuna scossa per i bilanci comunali. Libero ogni comune di pagare il suo debito come meglio crederà, quello che si trovasse in condizioni più tristi degli altri potrebbe pagarlo con un leggiero aumento del dazio sulle farine e questa tassa sarebbe da ognuno pagata volentieri poichè il prezzo delle farine, compreso l'aumento di tassa, sarebbe più piccolo di quanto lo sia adesso senza quell' aumento. Dico questo in via di semplice esempio poichè l'aumento d'entrata necessario a quel bilancio comunale dovrebbe essere equamente distribuito sopra i vari cespiti di rendite comunali in proporzione dei vantaggi arrecati dalla ferrovia a ciascun cespite, il che prova una volta di più che l'aumento di imposizioni sarebbe insensibile ed insignificante.

Così il comune di Perarolo, il quale nella precedente deliberazione ha addotto la scusa della esiguità del suo bilancio per non aderire alla costituzione del consorzio, non potrà oggimai avere chi lo difenda per una futura negativa, tanto più perchè la sua aliquota è ridotta alla metà della precedente e perchè esso deve tenere a calcolo i vantaggi che andrà a godere come stazione capo-linea.

È vero che la ferrovia porterebbe un certo spostamento di interessi, ma quante sarebbero le vittime della grande novità? Esse si ridurrebbero tutte ai carrettieri che attualmente campano la vita trasportando quanto occorre ai nostri bisogni. Ma essi troverebbero facilmente un'altra occupazione poichè anche la ferrovia ha bisogno di molte braccia essendone complicatissimo

il servizio, cosicchè starei per dire che il numero delle persone da impiegarsi sulla ferrovia sarebbe più grande di quello dei carrettieri che dovessero smettere il loro mestiere. È anche da osservare che la ferrovia aumenta necessariamente il movimento e che perciò molti di coloro che attualmente conducono carri da Vittorio a Perarolo, che d' ora innanzi li condurranno da Belluno a Perarolo, troveranno più tardi lavoro oltre Perarolo.

Un qualche danno potranno risentirlo anche gli osti e locandieri che si trovano lungo lo stradale, ma essi sono pochi e molti potrannno riparare a quel danno trasportandosi a Perarolo.

Lasciatemi ora accennare ad un' altro vantaggio che forse sarà il più grande di tutti perchè oltre economico sarà anche morale. Gran parte della nostra popolazione è attualmente spinta dalla povertà del loco natio a cercar lavoro in paesi lontani. Questo dopo non avverrà più. In un paese toccato dalla ferrovia e dove la quantità delle acque cadenti e impetuose dona una forza motrice incommensurabile e gratuita il sorgere di qualche industria sarà spontaneo come sorge spontaneo al sole il fiore in aprico terreno. E i nostri montanari vicini alle loro famiglie ne custodiranno più facilmente la moralità e vivranno contenti.

Il paese ha tutto da guadagnare e nulla da perdere. L' ora decisiva si avvicina, i consigli comunali saranno presto convocati per dare il loro voto, oh essi non ismentiranno la nomea di accorta ed intelligente guadagnata dalla nostra popolazione, il senso pratico non farà difetto, la costituzione del consorzio sarà votata all' unanimità.

Rammentino i consigli comunali che devono avere davanti un solo obbiettivo, il bene del paese, rammentino che tradirebbe il mandato affidatogli quel consigliere che cedesse di fronte alle pressioni di chi che sia, quel consigliere che per un interesse particolare perdesse di vista l' interesse collettivo, il solo che tutti deve guidare e condure ad una meta.

Ottobre 1886

LA NOSTRA FERROVIA (*)

Da oltre vent' anni il Cadore si arrabatta nella speranza di trovare il modo di unirsi al mondo civile con una strada ferrata, ma forse mai quanto adesso la questione ha assunto un aspetto molto pratico; mai perchè prima d'ora si navigò sempre in mezzo al puro platonismo, mentre oggi sull' orizzonte del nostro avvenire sorge un astro novello ad apportarci la *buona novella*, avrete una ferrovia. — Ognuno che abbia fede nell' avvenire, ognuno che sia deciso a volere fortemente e perseverantemente, a sormontare mille e mille ostacoli, a lottare in ogni modo per persuadere i ritrosi, per convincere gli avversari, sentirà al pari di me profonda la convinzione che la *buona novella* non è un miraggio appariscente e fuggevole, ma è la promessa di tutta la trasformazione economica del nostro paese, di quella trasformazione senza la quale, presto esaurite tutte le attuali forze di produzione, il Cadore resterà una landa deserta e inabitabile.

Crederei inutile spendere qui delle parole per dimostrare l' utilità di una ferrovia che attraversasse o solamente toccasse il Cadore. — La questione fu più volle studiata, ond' io spero che la certezza d' una grande utilità siasi oggimai impossessata di ognuno. — A prescindere dal notevolissimo risparmio nelle spese di trasporto tanto per le merci che importiamo, quanto per quelle che esportiamo, io vedo il nostro mercato aprirsi a nuovi orizzonti, lo vedo farsi più vivo e più frequentato, vedo la coltura silvana e la pastorizia farsi più rimuneratrici, vedo molte delle nostre forze naturali ora improduttive animarsi, vedo in una sola parola uscire il paese dalla presente miseria e correre a gonfie vele verso un più lieto avvenire.

(*) Tratto dal periodico l'*Ufficio d'Affari* del 5 Ottobre 1885 n. 17 serie 2.

Qui nel segreto del mio studio io penso con entusiasmo a tutto quel fascio di vagheggiate speranze, e mi rode un rammarico solo, quello di non trovare parole efficaci per trasfondere negli altri l' entusiasmo mio, perchè gli è solamente coll' entusiasmo, solamente colla fede nel successo che si possono compiere grandi imprese.

Mai, dissi, la questione ferroviaria è stata per noi più pratica di quanto lo sia oggi, ma a questo devo subito aggiungere che il momento che oggi attraversiamo è decisivo.

O avremo la ferrovia ora o non l'avremo mai, o l' avremo ora e canteremo presto il peana della nostra redenzione, o non l' avremo mai e non ci resteranno presto che gli occhi per piangere la nostra totale rovina.

Da quando il Parlamento ha votato la legge 29 Luglio 1879 sulle ferrovie complementari la questione ferroviaria ha mutato aspetto.

Svanita la illusione che la linea Vittorio - Belluno potesse avere la preferenza sull' altra Belluno - Treviso, noi dovevamo distogliere gli occhi nostri da Vittorio e rivolgerli tosto a Belluno e concentrare tutte le nostre forze per ottenere il prolungamento della linea che andavasi a costruire.

Questo mutamento nell' aspetto della questione ferroviaria è stato veduto da parecchie persone e fra le altre dall' egregio Avv. Rizzardi, allora deputato, il quale in una serie di lettere che ebbi la ventura di leggere, ha dimostrato assai chiaramente che il Cadore doveva accontentarsi del poco per non perdere tutto.

Per somma nostra sventura la Società Veneta di costruzioni pubblicò in quel tempo un suo abbagliante progetto, col quale essa, fra altre linee, offriva di costruire quella da Vittorio a Perarolo verso la sovvenzione annua di L. 1500 al chilometro per 35 anni a fondo perduto. Questo progetto allucinò i più, e fu allora costituita una commissione ferroviaria incaricata di trattare colla detta Società per l'allestimento del progetto; l'affare fu presto concluso e la Società nel 1884 fornì il lavoro, dal quale

risultava che la linea progettata avrebbe costato oltre venti milioni. Di questi più di otto avrebbe dovuto pagarne il Cadore.

Lascio da parte ogni considerazione sul fatto che secondo le prime proposte della Società Veneta il Cadore avrebbe dovuto spendere L. 2.800.000 ed in base alle ultime conclusioni della Commissione ferroviaria L. 8.400.000, e noto l' altro fatto che in questo affare il Cadore ha rimesse L. 12.000 per la spesa del progetto, dico rimesse perchè quasi tutti i Consigli Comunali hanno respinta la proposta per la costituzione del consorzio, ed altrimenti non poteva avvenire, perchè il sacrificio che si domandava al paese era enorme.

Abortito così il progetto della costruzione della linea Vittorio-Perarolo un uomo molto modesto, ma molto serio e valente, il Sig. Antonio Cambruzzi, segretario del Comune di Vodo, si pose alla testa di un nuovo movimento. — Egli si prefisse di costituire il consorzio per il prolungamento della strada ferrata da Belluno a Perarolo.

La proposta era stata favorevolmente accolta dal pubblico; molti comuni avevano aderito in massima alla costituzione del consorzio, quando inaspettata, meravigliosa, abbagliante sorge una nuova fantasmagoria. — Venezia si scuote dal lungo letargo, Venezia si sveglia e sogna di ritornare all' antica grandezza e tenta un primo passo verso la meta sognata, proponendo l'allacciamento di Vittorio colla linea Villach-Franzenfeste.

Il Municipio di S. Marco, la Deputazione Provinciale, la Camera di Commercio sono l' anima del grande ardimento; una circolare invita tutti i Sindaci dei Comuni che si suppongono interessati ad una conferenza.

Molti aderiscono e fra questi ben 17 Comuni del Cadore vi mandano una commissione.

Il 19 Luglio 1885 alle ore 1 pom. si schiudono i battenti di palazzo Farsetti e si dichiara aperta la conferenza. — Buio pesto. I rappresentanti di Venezia, i promotori, non sono preparati, non hanno idee concrete, ma idee vaghe, embrionali, corre

qualche voce di assicurazione da parte del governo che la linea desiderata sarebbe compresa nei mille chilometri di ferrovie secondarie, qualche voce di adesione da parte della direzione della Süd-Bhan all' apertura di un quarto valico internazionale fra l'Austria e l' Italia; ma di seriamente positivo non c' è nulla e i commissari cadorini partono delusi e scorati dopo aver votato un ordine del giorno col quale si dava incarico ad una Commissione di rappresentanti delle provincie di Venezia, Treviso e Belluno di fare le pratiche necessarie per la costituzione di un consorzio fra gli enti interessati alla costruzione della nuova linea.

Tutta questa fantasmagoria di belle speranze, di belle promesse, tutto questo castello di sogni dorati che Venezia brancolante nell' oscurità di un triste presente e di un incerto avvenire, ha fabbricato sull' arena, ebbe un merito singolare, quello di troncare nelle sue radici il risveglio del Cadore per il prolungamento della strada ferrata da Belluno a Perarolo.

E qui siamo costretti a rilevare un torto del Sig. Cambruzzi.

Anch' egli davanti a quella fantasmagoria è rimasto paralizzato, ha preso paura e s' è ritirato facendo voti perchè il Comitato nominato a Venezia possa riuscire nel suo compito.

Egli non doveva scoraggiarsi, ma doveva nell' ostacolo impreveduto trovare nuova forza per continuare la lotta, non doveva cedere il campo.

Fortunatamente a noi resta qualche cosa di più che a Francesco I. dopo la giornata di Melegnano, resta la possibilità di ricominciare la battaglia. Ecco il compito ch' io mi propongo con questo scritto.

Auguriamo a Venezia la grandezza avita, dispieghi il leone di S. Marco le ali a più libero volo e noi saluteremo festanti la sua fortuna, ma pensiamo che un' altra fortuna ci preme di più assai, la nostra; non facciamo a fidanza nei sogni di Venezia, nei sogni lusinghieri che presto dileguano per dar posto ad altri sogni; scuotiamoci, muoviamoci, abbiamo fede in noi stessi e vinceremo.

Anzitutto ci vuole concordia e perciò dobbiamo cercare di metterci tutti d'accordo sopra ciò che vogliamo, e ciò che dobbiamo volere è il prolungamento della ferrovia fino a Perarolo, perchè solamente questo è cosa attuabile.

La prima idea che naturalmente si presenta è che per costruire la ferrovia Belluno-Perarolo basterebbe il concorso del Cadore e del Longaronese, mentre per costruire l'altra Vittorio-Toblach o Vittorio-Inniken ci vorrebbe inoltre l'adesione delle Provincie di Venezia e Treviso e quella dell'Austria. — Non andrò dunque lungi dal vero affermando che assai più facile riuscirebbe la costituzione del consorzio per la costruzione della prima linea, che non sia per la costruzione della seconda.

Come egregiamente diceva di recente il Generale Ricci ad alcuni elettori di Pieve, la costruzione della ferrovia Belluno-Perarolo sarebbe favorita da una serie di circostanze tutte valutabili, mentre la costruzione della linea da Vittorio al Pusterthal troverebbe enormi difficoltà tecniche, economiche e forse politiche.

Per la costruzione della ferrovia Belluno-Perarolo evidente l'interesse di Longarone e del Cadore, certa l'adesione di Belluno, certissimo il favore del governo, perchè questa linea fu specialmente raccomandata dal Comitato di difesa dello Stato composto di ben quattordici generali, moderata la spesa e certamente tale da restare entro i limiti delle nostre forze.

Per la costruzione della ferrovia Vittorio-Toblach od Inniken, certo sì l'interesse di Longarone e del Cadore e quello di Venezia, ma ipotetico quello di Treviso, certa l'opposizione di Belluno, incerta l'adesione del governo, più incerta quella dell'Austria, grande e forse enorme la spesa.

Dissi essere certo il nostro interesse per la costruzione della ferrovia Perarolo-Belluno e questo ammettono anche gli avversari, almeno quelli che non spingono l'intransigenza fino all'assurdo, ma soggiungono tosto che l'altra linea ci arrecherebbe maggiori utilità ed io convengo in questo con essi, ma

soggiungo a mia volta che a parità di condizioni noi dobbiamo favorire la costruzione della linea per Fadalto, mentre posta la grande probabilità di costruire l' una e la improbabilità grandissima di costruire l' altra dobbiamo senz' altro dichiararci per la prima, rinunziando pure alle maggiori utilità della seconda. — Per noi è questione di unirci colla ferrovia al gran mondo commerciale, venti chilometri più, venti meno non portano grandi differenze nè per il tempo che s' impiega nel viaggio, ne pel prezzo di trasporto delle merci.

L' Ing. Locatelli che ha studiato il congiungimento ferroviario di Belluno con Treviso, ci dice che costruendo la linea di Fadalto anzichè quella di Feltre si sarebbe giunti a Belluno con un risparmio nella percorrenza di chilometri 1,44. Aggiungendo a questa differenza il doppio percorso tra Belluno e Ponte nelle Alpi, ossia chilometri 16, si giunge a stabilire che colla costruzione della linea per Vittorio, noi avremmo per arrivare a Treviso in confronto della linea quasi costruita per Feltre, un risparmio di chilometri 17,44. — Ma io voglio concedere di più agli avversari, voglio concedere che l' intero percorso ferroviario da Perarolo a Treviso per Feltre sarebbe di chilometri 118. — e quello per Vittorio di chilometri 95. — e che perciò colla costruzione della linea da essi vagheggiata si avrebbe un risparmio complessivo di chilometri 23.

E che per questo?

Dovremmo noi per questa sola differenza tra una linea e l' altra rinunciare alla probabilità di avere la ferrovia fra pochi anni e correr dietro alle ombre impalpabili e fugaci?

Ah per carità non manchiamo di senso pratico!

Ricorre ora l' oportunità di recare qualche esempio che quella differenza sarebbe quasi insensibile, e di dimostrare così che essa non è tale da farci arrestare. Pel trasporto del legname da lavoro si pagano, oltre i 100 chilometri, 5 centesimi per tonellata e per chilometro, pel trasporto dunque di una tonellata di legname per 24 chilometri (supposto che tanta sia

la differenza, ma a tanto non arriva di certo) si spenderebbero in più L. 1.17 — Una tonellata di legname corrisponde al prodotto di circa sei *piedi di taglia,* onde emerge che il prodotto di un *piede di taglia* trasportato da perarolo a Venezia per la linea di Feltre e Treviso anzichè per quella di Vittorio costerebbe solamente dicianove centesimi di più, differenza al certo incalcolabile. — Facendo lo stesso calcolo pel granoturco si scopre che un quintale di esso trasportato da Treviso a Perarolo per la linea di Vittorio anzichè per quella di Feltre costerebbe circa undici centesimi di meno, differenza anche questa di minimo conto.

Ma vi ha di più.

Vittorio e Treviso non sono certamente il solo granaio di Longarone e del Cadore, anzi si illuderebbe chi credesse che quanto noi consumiamo in derrate sia tutto prodotto dalla ubertosa Marca Trevigiana. — Anche noi seguiamo ineluttabilmente le vicende del commercio moderno e della economia agricola del mondo e perciò consumiamo prodotti d' ogni paese quando la differenza dei prezzi c' impone un mercato piuttosto che un' altro sia pure a scapito della qualità.

Noi non dobbiamo dunque considerare come solo obbiettivo del nostro commercio Vittorio, Treviso e Venezia, ma l' Italia intera.

Padova è un importantissimo centro di produzione e scambio. Per arrivare colà, dopo la costruzione del tronco Montebelluna-Camposampiero si avrebbe da Perarolo per Feltre un percorso di chilometri 143 e perciò un risparmio di chilometri 2 e forse più in confronto del percorso Perarolo-Vittorio-Mestre-Padova e lo stesso risparmio quindi per arrivare a Bologna, Firenze, Roma; e per arrivare a Vicenza e quindi a Milano, Torino e Genova per Feltre e Castelfranco anzichè per Vittorio-Treviso un risparmio di chilometri 11. — Questo vantaggio deve certamente essere posto sulla bilancia nella scelta tra una linea e l' altra. — Notisi ancora che assai presto una

guidovia congiungerà Mestre a Camposampiero e che allora sarà diminuito di qualche chilometro anche il percorso Perarolo - Feltre - Venezia.

Non solamente adunque l'interesse del Cadore a congiungersi con Belluno è evidente per ogni rapporto, ma sotto un certo aspetto il congiungimento con Belluno è preferibile a quello con Vittorio, perchè anche dopo il nostro congiungimento con Vittorio gran pàrte delle merci da e per il Cadòre seguirebbe la strada di Feltre.

Belluno non avrebbe certamente interesse diretto al prolungamento della ferrovia, ma nemmeno interesse contrario, all' infuori di quello di pochi osti e caffettieri. Belluno non potrà che aiutare i nostri sforzi ed io posso affermare senza tema di essere smentito che laggiù molti uomini egregi hanno già dichiarato che essi favorirebbero un provvedimento di giustizia quale sarebbe il prolungamento della ferrovia fino a Perarolo.

La spesa per la costruzione della ferrovia Belluno-Perarolo sarebbe limitata e certamente tale da poter essere sostenuta dai comuni dei tre distretti di Longarone, Pieve ed Auronzo.

Su per giù la costruzione della ferrovia Belluno-Perarolo costerebbe dieci milioni ma io per concedere molto agli avversari voglio supporre che ne dovesse costare dodici.

Dodici milioni ripartiti sopra 35 chilometri (lunghezza del tronco) danno una spesa di Lire 343,000 per chilometro e perciò il concorso degli enti interessati in base all'art. 11 della legge 29 luglio 1879, ammonterebbe a Lire 72 mila per chilometro ed in tutto a Lire 2,510,000.

Ma il consorzio potrebbe rinunziare alla partecipazione del prodotto netto, ed allora Longarone e il Cadore in forza della disposizione contenuta nell'art. 18 della legge 27 Aprile 1885 concorrerebbero con un quarto della quota ossia con Lire 627,000.

Notiamo subito che questa somma potrebbe molto pro-

babilmente essere ancora ridotta per il concorso del Ministero della Guerra, ma anche se ciò non avvenisse, essa potrebbe senza troppo gvavi sacrifici venire pagata dai comuni interessati. — I tre distretti di Longarone, Pieve ed Auronzo hanno una popolazione complessiva di circa 55,000 abitanti e perciò divisa la spesa per capi si avrebbe una tangente personale di L. 11.40.

I tre distretti hanno una rendita censuaria complessiva di L. 331.628,59, e perciò, siccome un mutuo passivo di L. 627,000 si ammortizzerebbe in cinquanta anni col pagamento annuo di L. 34.485,00 per capitale e interessi, così noi pagheremmo la nostra quota di concorso alla costruzione della ferrovia Belluno-Perarolo col solo aumento addizionale medio della sovrimposta comunale di L. 0.103 per ogni lira di rendita per cinquanta anni, e ciò senza calcolare che un'aliquota della sovrimposta dovrebbe essere caricata sovra i fabbricati i quali hanno un reddito imponibile complessivo di L. 189.556,54 e sovra altri cespiti di rendite comunali.

L'eloquenza di queste cifre è tale che crederei cosa affatto superflua aggiungere parola per dimostrare che la spesa starebbe nei limiti delle nostre forze.

Ma noi dovremmo aspettare per avere la ferrovia gli undici anni stabiliti dall'ultimo capoverso dell'art. 20 della legge 27 Aprile u. s. se non anticipassimo la quota a carico dello Stato.

Sarebbe possibile questa anticipazione?

La quota anticipata verrebbe dallo Stato restituita in cinque anni dall'apertura della linea all'esercizio, ed in cinque annue rate eguali senza interesse.

A parte il caso di un'impresa che assumesse la costruzione della ferrovia anticipando essa la quota a carico dello Stato, l'anticipazione di quella quota fatta da noi si risolverebbe nel pagamento degli intesessi.

Tenuta ferma la supposizione che la ferrovia costasse 12 milioni, la quota a carico dello Stato sarebbe di L. 11.383.000

e le cinque rate annuali da restituirsi ai comuni sovventori della quota di L. 2,276.600 ciascuna.

Supposto che la costruzione della ferrovia durasse cinque anni, l' anticipazione della quota a carico dello Stato potrebbe da noi essere fatta in cinque rate di L. 2.276.600 ciascuna. Un mutuo passivo di L. 11.383.000 nel quale la numerazione del denaro seguisse in cinque rate annuali, da restituirsi ciascuna dopo cinque anni e pel quale la somma degli interessi dovesse essere pagata in cinquant' anni si ammortizzerebbe col pagamento annuo di 111.483,51.

Perciò l' anticipazione della quota a carico dello Stato aggraverebbe in media la nostra sovrimposta di cent. 30 per ogni lira di rendita per cinquant' anni, e sempre senza calcolare l' aliquota da caricarsi sui fabbricati e sopra altri cespiti di rendite comunali.

Questo aggravio sarebbe però compensato dal vantaggio che ci darebbe l' apertura della linea all' esercizio in brevissimo tempo.

Ma io nutro vivissima fiducia che noi potremo avere il prolungamento della ferrovia fino a Perarolo in brevissimo tempo, anche senza anticipare la quota a carico dello Stato.

Il voto del Comitato di difesa ne deve affidare che, stabilita la costruzione della linea, i lavori saranno sollecitati e che non sarà difficile ottenere sul bilancio della guerra quell' anticipazione della quale fin quì abbiamo discorso.

Quel voto deve essere per noi l' arra più sicura del favore del governo, più sicura dei vaghi affidamenti che d' altra parte ci pervennero; gli affidamenti non sono che parole e quel voto è un fatto che interessa tutto il paese.

E rivolgiamo lo sguardo all' altra linea. — Lasciamo da parte ogni considerazione sulle difficoltà tecniche che si incontrerebbero per superare il Fadalto, la salita da Perarolo a Tai od a Domegge e le alture di Cima Banche, Mesurina o Monte Croce.

Queste difficoltà ne dicono solamente una cosa: che un conto preventivo della spesa per la costruzione della linea non può esser fatto nemmeno per approssimazione e che la spesa stessa sarebbe certamente enorme. — In questa spesa concorrerebbero Venezia e il Cadore e forse in parte la Provincia di Treviso e non altri, forse nemmeno l'Austria, perchè il direttore della Süd-Bhan avrebbe risposto a quel delegato di Venezia che gli parlò dell'affare, che la Süd-Bhan avrebbe aderito alla proposta purchè l'Italia si dovesse obbligare a costruire tutta la linea a sue spese.

Ora come fanno gli avversari a sostenere che la quota di concorso a carico del Cadore sarebbe minore per la costruzione della linea di Vittorio che per quella della linea di Belluno?

Ciò è semplicemente strano ed assurdo, perchè Venezia non ha milioni da sprecare e d'altra parte il paese nostro solcato dalla ferrovia per lunghissimo tratto dovrebbe concorrere nella spesa in proporzioni ragguagliate al vero o supposto suo maggiore interesse.

Del resto io credo che l'Austria non darà mai la sua adesione per un nuovo valico alpino, le sue finanze sono stremate, la sua politica è diventata orientale, essa non può volere una linea che sposterebbe gl'interessi di Trieste a favore di Venezia, una linea per la quale un corpo d'esercito potrebbe facilmente penetrare nel cuore del Tirolo. Eppure si parla di probabile adesione da parte dall'Austria, ed anzi la si vede certa nella risposta della direzione della Süd-Bhan al delegato di Venezia, quasichè non fosse chiaro che quella risposta altro non è che una gentile ma preventiva licenza di ogni ulteriore proposta più concreta.

E l'adesione dell'Italia dov'è?

Si parla di assicurazioni del governo per l'iscrizione della linea in quarta categoria, ma come può mai il governo aver dato affidamenti in un affare (si tratta dell'apertura di un nuovo passo internazionale), nel quale non basta il suo voto,

ma ci vuole quello del Parlamento? Come mai può il governo aver dato assicurazioni se colla legge 27 aprile 1885 fu autorizzata per la costruzione di mille chilometri di ferrovia la spesa di soli 90 milioni? Quanti milioni potrebbe il governo distrarre a vantaggio nostro o di Venezia? Quanti ne resterebbero per gli altri 900 e più chilometri che pur dovranno essere costruiti?

Disingannatevi tutti voi che vagheggiate la linea di Vittorio, la vostra non è che un'illusione, che potrebbe costare troppo cara al paese.

Dice taluno che il Cadore sarebbe sconsigliato se spendesse denari per la costruzione della linea Belluno-Perarolo, e perchè già questa linea, se veramente interessa la difesa nazionale, sarà dallo Stato costruita a tutte sue spese, e perchè in tal modo si rinunzierebbe per sempre all'apertura della linea di Vittorio, come quella che non potrebbe mai essere costruita senza il concorso del Cadore.

È noto che ferrovie esclusivamente militari in Italia non se ne costruiscono, sono troppo povere le nostre finanze per concederci di questi lussi. — Ove non vi sono interessi commerciali non vi sono ferrovie. Ma supponiamo che ciò potesse un giorno avvenire, dobbiamo noi per una lontana speranza vivere nell'incertezza, lasciar passare indifferenti questo momento decisivo?

Rinunziamo pure per sempre alla linea di Vittorio, che importa? Quello che preme è di avere la ferrovia; ci conduca essa a Belluno od a Vittorio poco monta, è un'antica sentenza quella che c'insegna a non abbandonare il certo per l'incerto, il probabile per l'improbabile.

Non è nemmeno vero del resto che colla costruzione della linea di Belluno si rinunzierebbe a quella di Vittorio. Il tronco Vittorio-Perarolo dovrebbe necessariamente costruirsi tenendo a calcolo le esigenze dell'allacciamento con Belluno e ciò appunto in riguardo all'importanza militare della linea Perarolo-Belluno, e perciò questa linea nel tratto da Perarolo a Ponte nelle Alpi, altro non sarebbe che un'aliquota della grande linea

internazionale. Non sarebbero dunque denari sprecati i nostri ma denari messi a frutto perchè ogni cosa al mondo si fa un po' per volta e l'apertura del nuovo passo internazionale riescirebbe più facile e più sollecita dopo la costruzione della linea che oggi io propugno.

Sia pure che il Cadore dopo il pagamento della sua quota per la costruzione della linea Belluno-Perarolo non possa più concorrere al pagamento di alcuna quota per la costruzione dell'altra linea. E che per questo? — Non sarà sufficiente quota di concorso quella di una buona parte di strada già costruita? Se il nuovo valico internazionale interesserà veramente Venezia, l'Italia e l'Austria, si farà a meno di aprirlo perchè mancherà il concorso del Cadore?

Queste son ciarle.

Se è vero quanto dicono i nostri avversari che il Cadore spenderebbe meno concorrendo alla costruzione della linea di Vittorio piuttostochè a quella di Belluno, il tratto costruito Ponte nelle Alpi-Perarolo sarà come quota di concorso della Provincia di Belluno, esuberante contribuzione, maggiore di quella che ci si domanderebbe, e perciò la costruzione della linea per Belluno non pone ostacoli alla costruzione dell'altra, ma appiana la via, sgombera il terreno, vince l'opposizione di chi non vuole nè una linea nè l'altra. — I mille chilometri di ferrovie secondarie votate colla legge 27 Aprile 1885 sono la cucagna intorno alla quale si affaticano mille e mille comuni, tutti vorrebbero ghermire il premio, ma, esso è riservato ai pochi più coraggiosi, più forti, più ostinati. — All'opera dunque tutti, tutti indistintamente perchè l'unione fa la forza. — Non si venga a dire che una promessa fatta a Venezia di concorrere alla costruzione della linea per Fadalto c'impedisce oggi di occuparci del congiungimento con Belluno senza mancare alla parola. — Ciò non è vero. — I commissari inviati dal Cadore a Venezia per la conferenza del 19 Luglio non ebbero altro incarico che quello di assumere notizie e riferire.

Ecco l'ordine del giorno votato dai vari sindaci del Cadore invitati a Pieve per la seduta del 14 luglio.

« I Sindaci convenuti fanno adesione in massima alla « proposta degli onor. Municipio, Deputazione Provinciale e « Camera di Commercio di Venezia pel progettato congiungi- « mento della ferrovia Vittorio-Cadore-Toblach, e delegano « persone di loro piena fiducia e di aggradimento, a rappre- « sentare gli accennati Comuni e Comunità Cadorina all' adu- « nanza del 19 corr. per assumere notizie e riferire sul da farsi « onde i rispettivi consigli Comunali possano pronunciarsi al « riguardo. »

Assumere notizie e riferire ecco il mandato conferito ai Commissari per la conferenza di Venezia, perciò è semplicemente strano affermare che noi siamo legati a Venezia. — È vero che i signori Commissari hanno fatto qualche cosa di più; è vero che hanno votato l'ordine del giorno per la nomina di una commissione da incaricarsi delle pratiche relative alla costituzione del consorzio, ma o la votazione di quell'ordine del giorno obbliga in apparenza il Cadore ed allora i Commissari hanno esorbitato dai limiti loro segnati, e noi restiamo liberi; o non obbliga, e questo è il vero, ed allora restiamo ancora liberi. Liberi in un caso e nell' altro.

Che cosa abbiano riferito i Commissari, ritornando da Venezia, lo sappiamo tutti. Nulla di concreto nulla di positivo si è udito, deliberino ora i consigli comunali su quel nulla e deliberando decidano che unica strada di salvezza è il congiungimento di Perarolo con Belluno.

Non bisogna aspettare, la questione della ferrovia Vittorio-Toblach potrà essere risolta, ma è questione molto complessa e passeranno anni ed anni prima che si possa concretare qualche cosa; il Consiglio Provinciale di Venezia, della città dove maggiore dovrebbe fervere l'agitazione, nella seduta del 7 Settembre ha aggiornato la trattazione dell' argomento, e intanto i mille chilometri da costruirsi in base alla legge del 27 Aprile 1885

si esauriranno; e noi? Noi resteremo i buoni cadorini pronti sempre al sacrificio per gli altri, e mai preparati a far qualche cosa per noi.

Dunque guerra implacabile, ostracismo perpetuo alle ombre, alle utopie, alle illusioni, fermiamo il nostro proposito nel volere il prolungamento della ferrovia da Belluno, uniamo tutte le nostre forze in un sol fascio e convergiamole a quel fine, lottiamo per vincere, e non falliremo alla meta. — Avanti qualcuno, avanti chi ama il paese, avanti subito senza trepidazioni, senza paure, con risoluzione ed energia, con proposito di resistenza e perseveranza, avanti, chi lo farà vedrà i suoi sforzi coronati da brillantissimo successo.